

真繞Z



· 葉文欽 ·

引言

三年前的六月九日，我來到空軍松山基地，當天一出門就大雨不停，全省籠罩在密雲中，中央山脈以西更是雷雨交加（當年六九水災），C-130只好繞東部近海，花了七十多分鐘到達岡山，全程在雲裡自然不見風光。今年四月二十四日，我再到松山基地，因風和日麗天氣晴朗，C-130沿西側只四十多分鐘，就降落官校的機場。由於機工長說飛行高度，一般南下是一萬兩千或一萬四千呎，正好在中層的高層雲或高積雲之上，平視往東望去，由北往南沿線山脈的脊線清晰可見，重要的山頭如大霸尖山……等，均可分辨出和以前搭的C-47/C-119（常在雲中）或較高的噴射客機（高出山頂甚多）視野不太一樣，和二十一年前參加TAMEX實驗時，有機會搭乘WP-3D出任務，由臺中近海以一萬八千呎高度橫越過中央山脈，再下降到東部近海觀測，因是夜間飛行，感覺也不一樣。

由於中央軍校校友總會的要求，希望原空軍機、通兩校的校友會，於民國九十八年七月一日完成合併，成為現在的「空軍航空技術學院校友會」。這次的聯合校友會及官校校友會，因為也面臨新一屆的校友代表大會，需選出新任執事（理事）和輔導（監事）委員，並改選會長、副會長、常務執事委員、常務輔導委員，以利會務的推動，因此三校同一天召開，空軍司令部為服務北部退伍的校友，特安排專機接送，校友總會也派副會長黃慶營將軍（曾任空軍副總司令）蒞臨指導。我受邀成為北部地區的代表，除公事外正好利用兩天的假期處理私事，也趁機目觀國內一些新建設和變化。

岡山基地尋蹤

因當天天氣特別好，飛機抵達官校機場，就有專車送大家到空軍軍史館及空軍新生社會場，大會中順利選出為大家服務的新會長等人選，之後三校

校友聯合會餐交誼。承辦人員宣布，因為各位校友難得來岡山，餐後安排歡迎學長們回母校參觀或訪友，飛機改為下午三點起飛。

時間的確寶貴，大家先一起到空軍航空技術學院，校史館設在原通校日據時代的兩層建築物中，大家花了較多時間參觀。一樓為史料文物陳展區、二樓為汰除裝備陳展區，文物史料區分照片、文件、影帶……等十四類，共計兩千餘件，除兩校合併後的航空技術學院沿革室外，也為機、通兩校各設一間沿革室，在這裡大家懷舊之情油然而生，有人說這次才看到他在學生時代的校長玉照。像我們期上入學時校長是趙珊、畢業時是侯傑，趙校長是在任內直升總部中將督察長，後來又回到岡山擔任空軍訓練司令。獲挑選陳展的汰除裝備包括：航機、無線通信、雷達、電子、有線通信、氣象等類型，當然過於龐大的設備便無法展出。

參觀完航空技術學院校史館後，原本通、機兩校的校區，校友們只能坐在車上繞一圈，由兩校的教官介紹解說。校園已和四十年前學生時代完全不一樣。當年兩校聯合畢業典禮是在機校舉行，由時任訓練司令胡莊如中將主持，到這次的校友會我才得以再次進入機校（巨輪）校區。

繞完兩校區先送北部的校友赴官校候機室，我按計畫要到高雄探望親戚，所以隨車出來在官校大門口下車，終於能趁機參觀「空軍軍史館」。這裡除內容豐富的史蹟館，還有一圓形的軍機展示場，過去我只路過看到外觀而已，四月二十四日下午，我一人好好地看個夠並拍照留念。除目前現役機種外，過去空軍所使用並除役的噴射機、螺旋槳機、教練機（T-6、T-28、T-33、T-38……）、運輸機（C-46、C-47、C-119、C-123、B-720……）、戰鬥機（F-84、F-86、F-100、F-104、F-5等），甚至於中共歷年投誠的軍機（MiG-15/17/19/21

、IL-28）均以實機展示，共三十五架；其中一進門正面展示，就是曾擔任總統座機的「中美號」，這是B-720（屬707系列）為四噴射引擎，民國六十一年到八十年九月二十七日使用的總統座機，前後共執行三百零六次任務，創下無缺點的紀錄。我在松山服務時，沒為這總統座機簽過天氣，飛行員都是先駕駛「美齡號」南下，再駕駛中美號返航，這架C-47「美齡號」也放在軍機展示場中。現在的總統座機為B-727-800，媒體也稱之為「空軍一號」。

要瞭解我國空軍的歷史成長，就要進入岡山的空軍軍史館內參觀，除是全軍的軍史館，也是「空軍官校校史館」。今天上午除有官校校友會參觀，也開放給參加懇親會的學生家屬。本館的規模如一座軍事博物館，內容非常豐富，限於時間只能匆匆瀏覽，館內陳展劃分為：飛機模型、兵器陳列、國父與空軍、領袖與空軍、空軍與北伐、空軍與剿匪、空軍與抗戰、空軍與戡亂、經國先生與空軍、總

校友會專機抵達官校機場。



岡山軍機展示場停放的原總統座機B-720「中美」號。



空軍軍史館中庭「八一四空戰」尖油畫及F-104實體模型機。



統與空軍、建軍成果、空軍之未來、典章制度、義士來歸、光榮事蹟、官校校史。由於軍史館的空間夠大，除各類依比例縮小的飛機模型，如實體大小的飛機、飛彈、炸彈也可展示，如P-51、F-104的解剖模型機，除歷史紀錄照片的陳展，還收藏很多梁氏大幅的珍貴空戰油畫。以前讀軍校時，得知「黃埔校史館」很有名，但身為空軍的一員，實在應該好好地參觀空軍軍史館，下次若有機會再去，我一定要再仔細看一看。

高雄捷運轉一轉

母親娘家親戚正好都在高雄，藉這次機會代媽媽去各家走走，聯絡感情。但另一件讓我感興趣者，就是體驗今年剛通車的「高雄捷運」，能建高鐵和都會捷運系統，均表示國家的實力，雖然營運有可能虧本，但卻不能不發展這樣的建設。由於高雄市本身的馬路就較寬敞，加上家家戶戶都備有轎車、摩托車，若公車的接駁規劃尚未完善，初期的營運就會不理想，目前乘客不如臺北捷運擁擠。

高雄捷運的構建過程雖風波不斷，配合二〇〇九年世運會，今年初南北（紅）、東西（橘）兩線終於通車，只要購張「暢遊卡」，一日內在高雄市內搭乘捷運、公車、渡輪可無限次使用。這天（四月二十五日）搭了渡輪，從鼓山渡輪站到旗津，再到真愛碼頭。轉搭雙線進出捷運更是此行的重點，整整轉了一天，選擇重要的景點站下車，也等於是高雄的一日遊。東西橘線由西子灣站可上壽山、中山大學、前清英國領事館及搭乘渡輪；美麗島站是兩條捷運的轉乘站，共有十個出入口及交會中心著名「光之穹頂」；文化中心站可方便接近藝文活動，衛武營站的軍方釋出營區空間很大，還要花很多時間去建設才能發揮功能；往東到大寮站就出地面，這裡是機車維修廠。

南北的紅線，在國際機場站有目前全世界最大的C玻璃雕塑公共藝術，當由國際出境大廳走到國內候機室，終於感受到高鐵通車後的威力，在此我沒有看到候機等待北返的旅客；往北過火車站後來到巨蛋站，這裡新建的高雄小巨蛋，配合今年的世運會正式啓用；左營站構建在高鐵試乘期間來過，今天特別下車四處逛逛；捷運車廂北上穿過半屏

山，高捷就升到地面的高架上，沿途先搭往北行直到目前通車的橋頭火車站，最終會到南岡山站。這沿途可看到橋頭糖廠、都會公園，還可看到中油煉油廠及綠化的半屏山，回程時我特別在世運站（國家體育園區）下車，前往已完成的二〇〇九年的世運主會場繞一圈。今年五月二十日晚上，以貝多芬的「歡樂頌」音樂會正式對外開放，整個運動園區的範圍廣闊，七月十六日起，世運會的舉辦吸引著世界體壇的目光，注視著高雄左營，讓臺灣在世界發光發熱。

由南迴轉回家

多年前臺鐵先將北迴鐵路打通，再拓寬花東的窄軌線，之後南迴鐵路也開通，全臺環島鐵路網終於完成。目前由南迴到花蓮站段尚為單線無電氣化，這一帶正好是人口稀少區，車班不是很密集。四月二十六日是星期天，本想購南迴的「觀光列車」已客滿，我搭上八點十五分復興號到臺東，雖是假日但全部乘客不滿百人，十一點二十二分到達臺東，接上十一點三十分的青光號，下午六點多在瑞芳下車，轉搭客運回基隆家中，三天旅程正好完全不重複地繞了臺灣一圈。火車行走在南迴、花東線上，視野是青山綠水、稻田浪翻，讓人心情是一派優閒，這和都會區及西部幹線很不一樣。過去我曾有過三天或六天以遊覽車環島一周的行程，也搭過Waka由琉球嘉手納基地起飛，兩度繞飛臺灣島的梅雨觀測實驗飛行經驗，但因均為夜間飛行，雖雷達可顯示地形，實際上也很難用目視看清楚臺灣的外貌。

結語

以C-130為例，兩個小時足夠環繞臺灣外圍一圈，除非是駕駛員，一般乘客不見得可好好欣賞窗外風光，只感覺到飛行快速的好處方便。這次有機會再次參加校友會，因為風和日麗也不急著趕回來，分別搭乘飛機、火車、捷運、汽車等交通工具，以近三天時間真繞臺灣乙圈，讓我有這一次豐富的旅程，最大的收穫是參觀了本軍的軍史館及航院校史館，這是過去當學生、服務部隊及退休後不曾有過的機會。我很滿意這次的旅程，使我對投入一生精華歲月的空軍有更深一層的瞭解。